

## Antwort des Agglomerationsvorstands

### Postulat für beschleunigte Pendelbusse in der Freiburger Agglomeration

Post\_Leg 2021-2026\_2023\_021

**Autor-inn-en** : Gérald Collaud (Freiburg), Jacques Dietrich (Villars-sur-Glâne), Diego Frieden (Belfaux), Océane Gex (Freiburg), Dimitri Küttel (Villars-sur-Glâne), François Miche (Freiburg), Florian Müller (Freiburg), Alexis Overney (Granges-Paccot), Pierre-Alain Perritaz (Freiburg), Dylan Porchet (Düdingen), Léo Sapia (Freiburg) und François Yerly-Brault (Freiburg)

Die Autorin und die Autoren des Postulats sind der Ansicht, dass die derzeit geringe Reisegeschwindigkeit der Busse die Attraktivität des Freiburger Busnetzes beeinträchtigt und schlagen als Antwort auf diese Problematik vor, das bestehende Angebot um beschleunigte Linien zu erweitern. Dabei weisen sie auf das Paradoxon der Vielzahl von Haltestellen hin, die einerseits einer der Gründe für die tiefe Reisegeschwindigkeit ist und zugleich den Zugang zu den *Öffentlichen Verkehrsmitteln* (ÖV) verbessert.

#### I. Bewertung des aus dem Postulat hervorgegangenen Vorschlags

Der Agglomerationsvorstand der Agglomeration (Vorstand) teilt das Ziel, die Reisegeschwindigkeit zu verbessern, um ein attraktives Netz zu gewährleisten. Der von der Autorin und den Autoren des Postulats gemachte Vorschlag, der vorsieht, das Netz zu ergänzen, indem für jede Linie eine beschleunigte Zusatzlinie eingerichtet wird, weist jedoch drei wichtige Problempunkte auf.

##### 1. Schwierigere Lesbarkeit des ÖV-Angebots

Die Einführung eines Zusatzangebots, das nicht alle Haltestellen anfährt, könnte zu Verständnisproblemen bei den Nutzenden führen. Das Freiburger Busnetz leidet schon heute unter einer Überschneidung der Buslinien auf bestimmten Abschnitten. Auf Pérolles beispielsweise verkehren elf Buslinien zur gleichen Zeit (davon sechs Stadtbuslinien). Eine Verdoppelung der Stadtbuslinien (bisherige Linien, beschleunigte Linien) würde neben einem möglichen Überangebot zu einem erschwerten Verständnis des Netzes führen. Der Vorstand ist im Gegenteil der Ansicht, dass das Netz vereinfacht werden soll. Um attraktiv für neue Nutzende zu sein, muss das Busnetz so leicht zu verstehen sein, wie nur möglich. Die Einführung von beschleunigten Buslinien neben den bereits bestehenden wäre nicht im gewünschten Sinn.

##### 2. Ein Busnetz mit zwei Geschwindigkeiten

Die Einführung beschleunigter Buslinien würde auch zu einem Busnetz mit zwei Geschwindigkeiten führen, mit einer Hierarchisierung der Haltestellen (zwischen jenen, die von den bisherigen Linien angefahren werden, und jenen die von den bisherigen und den beschleunigten Linien angefahren werden). Der Vorstand ist der Ansicht, dass das Freiburger Busnetz nicht für eine Hierarchisierung bereit ist, denn die Nutzung der Haltestellen ist relativ homogen, mit Ausnahme jener am Bahnhofplatz. Somit fällt es schwer, eine hierarchische Ordnung unter den Haltestellen festzulegen.

##### 3. Der wahrscheinlich sehr geringe Zeitgewinn dieser neuen Linien

Das Freiburger Netz funktioniert im Rahmen einer durch die schwierige Topografie weitgehend beschränkten Strasseninfrastruktur. Nur ein geringer Teil der von den Bussen genutzten Strassen verfügt über ausschliesslich den ÖV vorbehaltene Infrastrukturen. In zahlreichen Sektoren könnten allfällige beschleunigte Buslinien die anderen Buslinien nicht überholen. Hinzu kommt noch, dass die Haltestellen meist nur für den gleichzeitigen Halt von höchstens zwei Bussen ausgelegt sind. So könnte eine Vermehrung der Buslinien die Behinderung zwischen den verschiedenen Bussen verschlimmern und die Reisegeschwindigkeit sogar weiter absenken.

#### II. Schlussfolgerung des Vorstands

Der Vorstand teilt zwar die in dem Postulat gemachte Feststellung, aber er ist der Ansicht, dass der Vorschlag, ergänzend zum bestehenden Angebot beschleunigte Buslinien einzuführen, nicht die optimale Lösung für das Freiburger Busnetz zu sein scheint. Es scheint ihm wichtig, diese Thematik umfassender im Rahmen der ÖV-Planung zu behandeln, anstatt sich allein auf Bushalte-Massnahmen zu konzentrieren, die bei dieser Problematik nur einen Teil von mehreren darstellen, wie Infrastrukturen mit Vorrang für Busse, Verkehrssteuerung an Kreuzungen oder auch die Organisation des Fahrplans.

Er stellt des Weiteren fest, dass gewisse Regionallinien bereits quasi als beschleunigte Linien funktionieren, denn sie fahren im städtischen Netz nur bestimmte Haltestellen an, wie etwa die Linien in Richtung Mouret-Ebene und Sense-Oberland.

### **III. Vorschlag des Vorstands im Rahmen des AP5**

Das *Agglomerationsprogramm der fünften Generation der Agglomeration (AP5)* hat als wichtiges Ziel die Verbesserung der Reisegeschwindigkeit der Busse. Mit seiner Strategie «ÖV-Adern», will der *Vorstand* langfristig die Attraktivität des Busnetzes verbessern, indem er an drei Schwerpunkten arbeitet, die er für erfolgversprechend hält:

- Verringerung der Zahl der Linien pro Verkehrsachse

Aktuell ist in gewissen Sektoren die Vielzahl der Buslinien der Hauptgrund für die niedrige Reisegeschwindigkeit der Busse. Es kommt nicht selten vor, dass sie beispielsweise an bestimmten Haltestellen oder Kreuzungen warten müssen. Die Strategie «ÖV-Adern» des AP5 schlägt künftig eine Neuorganisation und eine Begrenzung der Zahl der Linien auf zwei pro Hauptachse vor.

- Taktfrequenz der Linien auf den geteilten Abschnitten

Heute stellt man fest, dass verschiedene Linien in bestimmten Sektoren in den gleichen Abschnitten zur gleichen Uhrzeit verkehren. Für diejenigen Achsen, wo zwei Linien nötig sind, sieht die Strategie «ÖV-Adern» vor, dass diese Linien so getaktet werden, dass sie sich nicht unmittelbar folgen und so eine optimale Reisezeit erreichen.

- Optimierung der Haltestellen

Mehrere Haltestellen des aktuellen Netzes weisen zudem untereinander einen geringen Abstand auf, was Anlass für eine allgemeine Überlegung zu deren Positionierung ist. Der *Vorstand* wird in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedsgemeinden der *Agglomeration* analysieren, ob im Rahmen der Anpassung an die Norm BehiG<sup>1</sup> eine Neuorganisation der Haltestellen möglich ist, um so die Reisegeschwindigkeit zu optimieren, ohne die Güteklasse der ÖV-Erschließung der Quartiere zu beeinträchtigen.

Diese Arbeitsansätze ergänzen die in den vorherigen Agglomerationsprogrammen vorgesehenen Massnahmen, die ebenfalls eine Verbesserung der Reisegeschwindigkeit der Stadtbusse zum Ziel haben und derzeit nach und nach umgesetzt werden. Man denke insbesondere an die Umsetzung von Neugestaltungen vor Ort, die den Busverkehr erleichtern, oder auch an die Einrichtung einer Verkehrsleitzentrale mit dem Ziel, den ÖV an den wichtigsten Kreuzungen Vorrang zu gewähren.

Dieses Postulat ist somit erledigt.

Freiburg, den 18. April 2024

---

<sup>1</sup> Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3), Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen